

Gli itinerari turistici in ambito urbano tra accessibilità e informazione

Salvatore Amoroso, Marco Migliore, Natalia Santoro

Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti, Università degli Studi di Palermo

ABSTRACT

Palermo è una delle città, culturalmente ed economicamente, più importanti dell'intera area del Mediterraneo. Ricca di un notevole patrimonio architettonico e archeologico, è caratterizzata da un elevato potenziale turistico a cui non corrisponde un'adeguata rete di collegamenti e di servizi di trasporto multimodali. Oggi i centri urbani, dalle metropoli ai borghi, rappresentano uno degli anelli più importanti del sistema di offerta turistica, perché sono i luoghi in cui il turista, occasionale e/o di lunga permanenza, si trova di fronte a beni, servizi, cultura ed esperienze, diventandone consumatore. È proprio in questo processo che il visitatore ha necessità di percepire servizi di qualità, specialmente nel campo dei trasporti per rendere accessibili i punti nodali della città. Infatti, per favorire l'organizzazione strutturale del territorio non basta sviluppare i centri urbani in termini di attrattività, ma è necessario assicurare i collegamenti realizzando un sistema infrastrutturale ai vari livelli di connessione e accessibilità. Molte città europee, nel loro programma di rivalutazione dei contesti urbani, hanno sviluppato un sistema di indicatori per valutare la vivibilità delle città, puntando molto sulle interrelazioni tra servizi di trasporto e itinerari turistici, mettendo in primo piano elementi come la qualità dei servizi pubblici, la sicurezza, le aree pedonali e la mobilità, che, sinergicamente, contribuiscono a rendere un centro urbano accogliente e competitivo. Sul piano europeo il programma degli itinerari culturali si fa portatore dei principi insiti nel processo di costruzione comunitaria, in particolar modo per la conoscenza della diversità culturale e del patrimonio storico sotto forma di tradizioni, arte e storia. In questa ottica va prendendo piede la volontà sovranazionale del sostegno per lo

sviluppo dell'impresa culturale, anche appartenente al terzo settore, mirato al potenziamento del ruolo delle città siciliane nella promozione dell'europartenariato con realizzazione di circuiti di produzione congiunta.

Gli itinerari sono testimonianza della storia e, quindi, fattore di rafforzamento degli ideali e del sentirsi cittadini europei, oltre che costituire di per sé un bene culturale, con le sue complessità sia in termini di individuazione e riconoscimento sia come progettazione e gestione. Connessa all'idea di "itinerario" c'è quella di strada, di via, di movimento e di connessione tra essi. Accessibilità e mobilità assumono rilevanza crescente per qualsiasi politica di sviluppo turistico. I trasporti, infatti, svolgono un ruolo centrale nello sviluppo economico del territorio che trascende le finalità del turismo, anche se è proprio in questo settore che si confermano essenziali. Non solo essenzialità ma anche qualificazione: l'accessibilità di un'area e la componente infrastrutturale del sistema dei trasporti contribuiscono a qualificare l'offerta orientandone i flussi turistici. Il sistema dei trasporti quindi rappresenta un aspetto dinamico dell'offerta turistica, che va formulata attraverso la realizzazione di un quadro organico delle risorse culturali, strutturato in circuiti, reti e itinerari, allo scopo di recuperare i contesti e le identità culturali locali, in una prospettiva di valorizzazione turistica, e di favorire l'emergere dei luoghi di maggiore concentrazione delle risorse (poli attrattori) che costituiranno la struttura portante alla quale saranno agganciate le realtà locali. Il recupero e la valorizzazione di tali contesti potrà avvenire attraverso la creazione di itinerari integrati che, collegando le variegate risorse, potranno attrarre particolari segmenti della domanda turistica e attivare occasioni di sviluppo economico e sociale duraturo per le collettività locali, di cui sarà possibile rafforzare l'identità storico-culturale. Da qui l'esigenza dell'individuazione e attivazione di circuiti museali, circuiti delle aree archeologiche, circuiti monumentali, ecc., gestiti in rete attraverso sistemi avanzati di informazione e di comunicazione, anche in funzione del miglioramento dell'integrazione tra i modi di trasporto e dell'interconnessione delle reti di trasporto.

Obiettivo dello studio proposto è lo sviluppo di una metodologia progettuale capace di identificare il livello di accessibilità ottimale, dal punto di vista spazio-temporale, ai vari siti tramite la costruzione di *itinerari turistici multimodali*, basati sullo straordinario patrimonio storico-artistico, di cui dispone la città di Palermo, vero e proprio museo all'aperto (in particolare nel Centro Storico), all'interno del quale sono leggibili le vestigia dei popoli conquistatori, dai palazzi alle antiche mura, dai giardini ai parchi arabo-normanni. Gli itinerari prefigurabili partono da un determinato punto e ripercorrono la città per temi, migliorandone l'accessibilità spaziale e temporale, cosicché il turista possa usufruire qualitativamente del territorio che lo ospita. La ricezione turistica portuale, dal mese di marzo ad ottobre, è molto elevata e, a tal proposito, si potrebbe pensare ad un progetto che proponga di sviluppare una metodologia di accoglienza e gestione dei visitatori. La coniugazione dei tre elementi connessi ad accessibilità, accoglienza e informazione passa attraverso interventi di miglioramento dei collegamenti del porto con il sistema dei trasporti e per la predisposizione di sistemi informativi dei percorsi utili per la fruizione dei luoghi principali dell'offerta turistica, an-

che al fine del monitoraggio delle attività espositive e culturali per l'attivazione di un sistema integrato regionale ed euromediterraneo. Il piano della segnaletica turistica, la predisposizione di SIT per settore (naturalistico, monumentale, archeologico, museale, ecc.) e per favorire l'accessibilità ai luoghi di interesse turistico (integrazione modale, costi, orari, ecc.), e di siti Web, l'uso del GIS sono ulteriori e importanti strumenti per supportare la mobilità dei flussi turistici nel territorio prescelto come destinazione dei loro viaggi e delle loro vacanze.

LO SVILUPPO TURISTICO IN SICILIA

Oggi più che mai il turismo assume un ruolo economico di primaria importanza. Al fine di sviluppare un'efficace politica di marketing, che contribuisca ad uno sviluppo equilibrato del territorio attraverso la valutazione e l'interpretazione delle sue peculiarità, è necessario valorizzare l'offerta turistica facendo ricorso ad un sistema integrato di comunicazione e informazione.

Una minuziosa analisi territoriale è in grado di mettere in evidenza la necessità di coordinare i punti di maggiore attrazione ed i servizi turistici in un'ottica innovativa, cioè creando degli strumenti che mirino alla valorizzazione puntuale degli aspetti peculiari e alla qualità della fruizione.

Lo sviluppo turistico territoriale va perseguito secondo una logica che metta in risalto il concetto di immagine coordinata quale strumento di valorizzazione degli aspetti naturalistici, storici, culturali e dei servizi offerti, le strategie comunicative e l'identità visiva con la quale si esprime l'univocità di un territorio.

La città di Palermo si pone come interlocutore primario nel settore del turismo provinciale e regionale, nella consapevolezza del ruolo di coordinamento che un ente territoriale di area vasta può svolgere soprattutto in un comparto che di per sé richiede una visione generale e l'adozione di strategie e di scelte che superano i confini comunali.

Nella provincia di Palermo l'afflusso turistico è in crescita (rispetto al 1999, + 20% arrivi e + 30% presenze); la permanenza media si mantiene modesta, pari a 3 giornate (A.A.P.I.T., 2009). La maggiore concentrazione di arrivi e presenze si registra nella città di Palermo e nelle realtà costiere. Le principali motivazioni di viaggio sono attualmente, in ordine di importanza, arte/cultura, mare, natura, eno-gastronomia e sport. Riguardo alla provenienza dei flussi turistici italiani, i siciliani sono i principali fruitori dell'area, seguiti da pugliesi, laziali, campani. Gli stranieri, che rappresentano circa un terzo del totale movimento registrato, sono soprattutto americani e giapponesi, seguiti da tedeschi e francesi. Le potenzialità turistiche dell'area si possono rilevare incrociando le informazioni relative al sistema di offerta locale e alla sua notorietà turistica, con i dati e le tendenze in atto riscontrate sul mercato turistico locale e generale (domanda potenziale).

Quest'analisi, di tipo strategico, consente d'individuare, accanto ai principali limiti dell'area, i segmenti di mercato su cui vantare le maggiori opportunità competitive.

Oggi, le strategie vincenti sul mercato turistico sono infatti quelle che si basano, oltre che sull'analisi e sulla valutazione della consistenza dei flussi turistici e delle loro di-

namiche, sulla conoscenza delle motivazioni poste a base delle cause di spostamento, e che rappresentano la discriminante nella scelta tra diverse destinazioni. L'aspetto culturale rappresenta una consistente fetta della domanda turistica internazionale e costituisce la motivazione del viaggio di quasi un quarto dei turisti europei.

A livello regionale, costituisce circa un terzo dei flussi complessivi e si caratterizza per una domanda di tipo itinerante, limitata per lo più alle principali attrattive regionali (Palermo, Taormina, Agrigento, ecc.), ed un tasso di crescita stazionario (Osservatorio Turistico Regionale, 2009).

Rispetto all'offerta dell'area, il vasto patrimonio culturale minore, diffuso sul territorio, presenta diversi punti di debolezza, legati a problemi di recupero, accessibilità e fruibilità, oltre che una modesta offerta di servizi per il visitatore.

IL TURISMO CROCIERISTICO: IL CASO PALERMO

L'analisi di guide turistiche e cataloghi evidenzia una bassa notorietà del patrimonio culturale locale, che, associata ai dati sulla domanda turistica attuale, rivela una bassa potenzialità dell'area, sul mercato turistico nazionale ed internazionale e una più ampia, ma comunque limitata, sul mercato regionale e provinciale.

Negli ultimi anni è cresciuta anche la domanda e, conseguentemente, l'offerta di traffico crocieristico, sia in ambito internazionale che europeo.

Il settore si caratterizza per la sua dinamicità, con una clientela che cresce, a livello globale, ad un ritmo medio di quasi 30% all'anno, e per la capacità di innovazione e miglioramento costante, sia a livello di prodotto e marketing che a livello di struttura imprenditoriale. La crociera è una delle fonti che contribuisce ampiamente al movimento turistico italiano, con un impatto rilevante anche in termini economici. Per quanto riguarda le motivazioni di scelta di questo tipo di viaggio, vari studi concordano tutti sui punti fondamentali, confermando che i crocieristi esprimono un'elevata soddisfazione rispetto ad alcuni criteri critici in altri settori turistici: buon rapporto qualità prezzo, affidabilità, sicurezza, semplicità di organizzazione e pianificazione.

Il territorio palermitano ricopre una posizione strategica per eccellenza, da cui ne deriva anche il suo nome: "tutto porto". In questo lavoro l'attenzione è stata posta ad alcuni itinerari turistici che hanno come origine comune il porto, quale punto di emissione della domanda di traffico crocieristico, verificando, in particolare, il livello di servizio offerto dal sistema di trasporto.

Nell'ambito dell'attività complessiva di pianificazione per la mobilità sostenibile, Palermo si dovrebbe porre come obiettivo la promozione di forme di mobilità alternative al mezzo di trasporto privato individuale, individuando nuove aree pedonali in aree strategiche del centro urbano, creando delle ZTL (Zone a Traffico Limitato) laddove la pressione veicolare risulta eccessiva nei confronti della componente non motorizzata e puntando ad un uso più razionale del trasporto pubblico locale.

Il primo itinerario individuato è di carattere storico-monumentale. Partendo dal Porto ripercorre la via E. Amari (vedi Fig. 1), passando dalla Piazza Politeama, dove si in-

contra il primo monumento storico e prosegue lungo l'asse principale Ruggero Settimo - Maqueda dove si trovano episodi monumentali di rilevante interesse storico-culturale: il Teatro Massimo, i Quattro Canti (la famosa Piazza Vigliena di epoca barocca, dedicata al vicerè Villena), la Chiesa di S. Giuseppe dei Teatini (prospetto tardo rinascimentale, la chiesa rappresenta uno degli esempi più significativi del primo barocco siciliano), la Fontana Pretoria, che contiene al suo intorno edifici di particolare pregio quali la Chiesa di S. Caterina e il Palazzo delle Aquile (sede del Municipio di epoca quattrocentesca con modifiche successive). Attigua al piano di piazza Pretoria, si apre Piazza Bellini. Su di essa prospettano: sopra un alto pianoro, che contiene i resti delle mura romane, la Chiesa di Santa Maria dell' Ammiraglio (detta comunemente Martorana di età bizantina) e la Chiesa di San Cataldo che conserva la sua forma primitiva arabo-normanna ed è oggi sede dei Cavalieri del Santo Sepolcro. Chiude la piazza, sullo sfondo, il Teatro Bellini, originariamente fondato con il nome di Santa Lucia. Proseguendo per l'altro asse principale, Corso Vittorio Emanuele, si incrocia Piazza Bologni con al centro la Statua di Carlo V e di fronte Palazzo Belmonte - Riso; attigua alla Piazza sulla destra si scorge la Chiesa del SS. Salvatore di impianto normanno e rimaneggiata in epoca barocca proponendo una forma di dodecagono irregolare inscritto in una ellisse. Il percorso storico- monumentale si conclude con la Cattedrale che sovrappone al suo interno stili e culture diverse, dove predomina lo stile normanno, il Palazzo dei Normanni con al suo interno la Cappella Palatina avente entrambi stratificazioni arabe, normanne e bizantine. Lo sfondo si chiude con Porta Nuova, simbolo storico della città avente funzione di accesso e di controllo, ancor oggi avente valore di collegamento tra il cuore della storia e l'espansione che si sviluppa al suo esterno (vedi Fig. 2). Da qui il turista può avvalersi di un collegamento di ritorno, potendo scegliere tra diverse opportunità di servizio: dalla linea del bus alla metropolitana, dal car-sharing al taxi (vedi Fig. 3).

Il **secondo itinerario** è di carattere paesaggistico-naturalistico, nasce dall'esigenza di dare risposte adeguate ad una domanda turistica che si rivela sempre più articolata ed esigente, proponendo di migliorare l'offerta attraverso un processo di integrazione tra natura e monumenti progettando un'accessibilità ottimale dal punto di vista spaziotemporale al fine di garantire sia il cittadino che il turista. Il percorso prevede la riqualificazione della pista ciclabile che collega il Porto all'area balneare di Mondello (vedi Fig. 4), ripercorrendo la riserva naturale-integrata del Parco della Favorita, dove al suo interno troviamo viali storici della tenuta borbonica, il Casino di Caccia e la Palazzina Cinese (vedi Fig. 5). Oltrepassando il Parco si può ammirare la parte monumentale delle ville storiche di epoca Liberty (vedi Fig. 6-7), situate nella zona balneare di Mondello. All'interno del Parco vi sono previste delle soste con l'alternativa di poter proseguire con altri tipi di servizi pubblici.

La chiusura al traffico di alcuni assi strategici, dal punto di vista turistico, della città mira proprio a rivalutare e a riqualificare le risorse culturali, storiche, archeologiche ed ambientali, che se ben collegate e rese accessibili acquistano una nuova immagine recuperando consistenza e identità originarie.

Bisogna puntare al miglioramento dell'accessibilità e alla valorizzazione dei centri storici, ai processi di riqualificazione e di difesa del patrimonio naturalistico-monumentale, bisogna garantire un livello di servizio di mobilità adeguato, offrendo un servizio alternativo per spostamenti oltre il km, come taxi, car-sharing, bike-sharing in prossimità delle piste ciclabili e un trasporto pubblico collettivo con una frequenza maggiore di 6 bus/h.



Figura 1. Scorcio del Porto dalla via E. Amari



Figura 2. Asse finale del Corso Vittorio Emanuele verso Porta Nuova

ITINERARIO TURISTICO- MONUMENTALE

planimetria scala 1:5000

LEGENDA

	Percorso linea TPL esistente		Edifici storico-monumentali
	Linea TPL di progetto		Chiese
	Aree parcheggi taxi		Fontane e statue
	Fermate bus		Edifici pubblici di interesse storico
	Aree bike- sharing		Parchi e giardini
	Aree car- sharing		Piazze
	Fermata metropolitana		Aree pedonali



Figura 3. Itinerario turistico- monumentale Centro Storico di Palermo

Il progetto si pone come obiettivo di migliorare il livello qualitativo dell'offerta turistica intensificando la gamma dei servizi, proponendo una crescita dell'informazione turistica attraverso un piano della segnaletica turistica e la predisposizione di SIT (Sistema Informativo Territoriale) per settore per favorire l'accessibilità ai luoghi di interesse turistico.

Dalle analisi effettuate riguardanti gli itinerari suddetti emergono alcune strategie progettuali riguardanti il sistema di trasporto integrato quali:

realizzazione di aree pedonali che si collegano a quelle già esistenti, finalizzate ad incentivare la mobilità lenta ed alla creazione futura di itinerari pedonali continui, che possano mettere in relazione le aree a più alta attrattività con i principali nodi di interscambio urbano, in modo da

garantire spostamenti sostenibili nel medio-lungo raggio, e con gli "approdi" dei flussi turistici, tra cui la stazione marittima, le stazioni ferroviarie e i grandi parcheggi di attestamento dei bus.

potenziamento del trasporto pubblico lungo le direttrici che connettono i poli a forte attrazione per i turisti, in particolar modo l'asse del centro storico Corso Vittorio Emanuele - via Roma con capolinea a P.zza Sturzo (con la proposta di intensificare la frequenza della linea 104), che investe l'itinerario turistico-monumentale.

- la realizzazione di un collegamento con navetta-bus sulla direttrice Porto-Politeama al fine di integrare il servizio offerto sulla linea 824 che ha una frequenza di 20 min., incentivando il collegamento Porto-Centro Storico.



Figura 4. Percorso ciclabile in via Crispi

ITINERARIO PAESAGGISTICO-NATURALISTICO

Planimetria scala 1:10000

LEGENDA

 Percorso ciclabile	 Fermata bike- sharing
 Linea TPL esistente frequenza intensificata (linea 806)	 Fermata metropolitana
 Fermata bus	 Edifici storici-monumentali
 Fermata taxi	 Riserva naturale Parco della Favorita



Figura 5. Itinerario paesaggistico- naturalistico

- l'individuazione di parcheggi a servizio del car-sharing, dei taxi e del bike-sharing come alternativa al trasporto pubblico collettivo. Tale proposta investe sia l'itinerario turistico-monumentale che l'itinerario paesaggistico-naturalistico.
- riqualificazione del percorso ciclabile lungo l'asse di via F. Crispi e chiusura al traffico veicolare del Parco delle Favorita con ripristino della pista ciclabile.
- realizzazione di aree di bike-sharing nel tratto viale Diana-Piano Gallo.
- potenziamento del trasporto pubblico lungo l'asse Piano Gallo-Politeama (linea 806).

CONCLUSIONI

Occorre pensare dunque a strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone in modo efficiente, con particolare riguardo a scopi socio/culturali e ambientali. Di fondamentale importanza diventa, quindi, l'informazione, la comunicazione, il coordinamento e l'organizzazione dei collegamenti che mirano ad un'accessibilità concreta del-



Figura 6. Stabilimento balneare di Mondello



Figura 7. Villino Barresi a Mondello

la città. Con una particolare attenzione ai modi “sostenibili” quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello intermodale. Questo porta a migliorare l’integrazione tra i modi di trasporto e facilitare l’interconnessione delle reti di trasporto esistenti, anche attraverso lo sviluppo di specifici sistemi informativi e di comunicazione.

BIBLIOGRAFIA

Amoroso S., Migliore M., Catalano M., Galatioto F., (2008). *Il tram-treno per una mobilità sostenibile nelle città di medie dimensioni. Il caso studio di Trapani*. T&T. TRASPORTI E TERRITORIO, vol. 1; p. 1-9, ISSN: 1723-7432.

- Amoroso S., Migliore M., Caruso L. (2009). *Sistemi innovativi per la mobilità sostenibile in piccoli centri di valenza storico-culturale*. In: VIVERE E CAMMINARE IN CITTA'. I centri minori: recupero e valorizzazione. Brescia, 19-20 giugno, Forlì: Egaf edizioni srl, p. 207-213.
- Amoroso S., Migliore M., Catalano M., Galatioto F. (2008). *A demand-based methodology for planning the bus network of a small-medium sized town*. In: 3rd Kuhmo-Nectar Conference. VU University Amsterdam, 3 - 4 luglio, p. 1-16.
- Amoroso S., Migliore M., Lo Casto B. (2004). *The bike and the urban railway to develop a sustainable transport network*. In: XI Convegno CODATU Towards a more attractive Urban Transportation, Dipartimento di Ingegneria Aeronautica e dei Trasporti, Università degli Studi di Palermo, Italia.
- Camagni R., (1996). *Economia e pianificazione della città so-stenibile*, Ed. Il Mulino, Bologna.
- Catalano M., Lo Casto B., Migliore M., (2008). *Car sharing demand estimation and urban transport demand modelling using stated preference techniques*. European Transport, vol. 40; p. 33-50, ISSN: 1825-3997.
- Correnti V., Migliore M., Barbarossa L., La Cava G., (2002). *Quality pedestrian walkways. A solution for an effective integrated transport system*. In: X Convegno CODATU Urban mobility for all.
- Dall'Ara G., Morandi F., (2004). *I sistemi turistici locali. Normativa, progetti e opportunità*, Ed. Hally, Matelica(MC).
- Della Corte V., (2000). *La gestione dei sistemi locali di offerta turistica*, Ed. Cedam, Padova.
- Mastretta M. (2003), "Car Sharing in Italy: Integration with Public Transport in five cities", articolo pubblicato nell'ambito del Convegno Servizi di trasporto a chiamata: verso l'agenzia della mobilità flessibile, 3-4 Dicembre, Firenze.
- Migliore M., La Cava G., (2004). *Un sistema di trasporto integrato per la riduzione della pressione veicolare nei centri storici*. In: XI Conferenza internazionale Vivere e camminare in città "I centri storici", Brescia 18 giugno.
- Savelli A., (2004). *Turismo, territorio, identità. Ricerche ed esperienze nell'area mediterranea*, Ed. Franco angeli, Milano.